QUATRIÈME

LETTRE A UN DÉPUTÉ,

OU

EXAMEN CONSCIENCIEUX

DE QUELQUES QUESTIONS SOULEVÉES PAR L'EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER EN FRANCE,

suivi

DE NOTES ET DOCUMENTS, DONT L'UN EST RELATIF A LA RÉDUCTION DE LA DETTE PUBLIQUE, L'AUTRE A L'AFFERMAGE DES CANAUX DE L'ÉTAT;

PAR F. BARTHOLONY.

Juin 1845.

PARIS,

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE ADMINISTRATIVES DE PAUL DUPONT,

Rue Grenelle-Saint-Honoré, 55.

AVERTISSEMENT.

Personne, je l'espère, ne se méprendra sur le but de cet écrit et sur les intentions qui l'ont dicté.

Zélé partisan de l'esprit d'association et de l'exécution des travaux publics par l'industrie privée, constant admirateur des merveilles qu'ils ont enfantées en d'autres contrées, je n'ai pas cessé, depuis dix ans, d'élever la voix en leur faveur.

Mais je veux des travaux publics qui, une fois commencés, s'achèvent promptement; des travaux publics qui fassent la prospérité et la gloire de la France, et non le malheur et la ruine de leurs imprudents entrepreneurs; je veux des concessions dont les conditions ne fassent pas de ces malheurs, de ces ruines, une conséquence presque inévitable du système de rigueurs qu'on paraît décidé à imposer aux compagnies, et que celles-ci seront peut-être assez mal inspirées pour accepter.

Aujourd'hui, comme hier, comme toujours, je cherche la vérité, et si, encore cette fois, pour la faire connaître, j'ai été conduit à combattre, avec vivacité peut-être, l'esprit d'une administration dont les membres pris isolément sont dignes à tous égards de considération et de respect, on reconnaîtra, du moins je l'espère, que j'ai écarté du débat toute personnalité irritante, rien

n'étant plus éloigné de mon caractère que de mettre en doute la sincérité ou la loyauté de mes adversaires.

Je combats avec énergie, mais avec conscience et bonne foi, un système administratif et des doctrines économiques, essentiellement contraires, selon moi, aux intérêts du pays.

Mes adversaires défendent ce système, ces doctrines, avec une persévérance non moins grande, avec une conviction non moins sincère que la mienne, je le crois. Que l'opinion décide entre nous, et, quel que soit son arrêt, qu'on m'accorde la justice que je réclame : « c'est que « le désir du bien est mon seul but et mon seul guide « dans ce long et grave débat d'intérêt public. »

En voyant le danger qui menace aujourd'hui l'esprit d'association, surexcité par l'appât de primes antérieures aux produits ; l'esprit d'association gravement compromis par le défaut de volonté du gouvernement d'opposer une digue à ses écarts, en fondant les nouvelles entreprises sur des bases larges et solides, j'ai cru devoir signaler aux chambres et à l'opinion publique les périls de la situation.

Si, comme j'ai tant de motifs de le craindre, le gouvernement persévère dans son imprudente sécurité ; si les compagnies, séduites par l'entraînement général, subissent, ou aggravent elles-mêmes, les conditions qu'on veut leur imposer, de nombreux malheurs publics et particuliers me paraissent, tôt ou tard, inévitables.

Dans cette situation, je le répète, j'ai cru devoir exprimer hautement mon avis, quelque faible que soit d'ailleurs mon espoir que des avertissements semblables

aux miens, puissent exercer, en ce moment, aucune influence sur les décisions du gouvernement et des chambres.

C'est donc, en quelque sorte, pour l'acquit de ma conscience et parce que j'ai contribué, le plus qu'il a été en mon pouvoir, au développement de l'esprit d'association, que je livre à la publicité ce nouvel écrit, dans le dessein de prémunir, autant que possible, les Compagnies et leurs adhérents contre les séductions et les illusions de tous genres auxquelles ils vont être livrés.

Ce 1er juin 1845.

TABLE DES MATIÈRES

QUATRIÈME LETTRE A UN DÉPUTÉ,

OU

EXAMEN CONSCIENCIEUX

DE QUELQUES QUESTIONS SOULEVÉES PAR L'EXÉCUTION
DES CHEMINS DE FER EN FRANCE.

PREMIÈRE PARTIE.

Lorsque, l'année dernière, je publiai mon opuscule intitulé *Résultats économiques des Chemins de fer*, je croyais en avoir fini avec la publicité et me voici cependant, de nouveau, la plume à la main.

Ai-je raison, ai-je tort de venir, encore une fois, dire mon opinion sur la situation du moment, situation toute nouvelle, il est vrai? je ne sais; mais s'il y a un coupable ce sera vous, vous, l'agent provocateur de cette nouvelle publication.

Quoi qu'il en soit, avant d'accomplir ce devoir, comme vous voulez bien l'appeler, qu'il me soit permis de jeter un coup d'œil rétrospectif sur le passé.

Coup d'œil rétrospectif.

Vous souvient-il des luttes soutenues dès 1834 sur l'éternelle question de savoir qui exécuterait les travaux publics, de l'Etat ou de l'industrie privée? Vous souvient-il de tout ce qui a été dit et écrit sur ce sujet et des efforts faits pour établir quelques principes qui ont enfin, je le crois, définitivement prévalu dans l'opinion générale, malgré des variations malheureusement trop fréquentes dans notre pays?

Je dis qui ont définitivement prévalu;

Car, malgré les hésitations que les partisans de l'exécution par l'Etat

avaient réussi à faire naître dans la chambre à la fin de la session dernière, je persiste à croire que la question est bien et dûment résolue en faveur de l'industrie privée.

Si la cause de l'association court des dangers, c'est par l'exagération de son principe.

En effet, si la cause de l'association pouvait être compromise aujourd'hui, ce serait seulement par l'exagération de son principe, exagération à laquelle applaudissent les adversaires de cette cause, comme à la seule chance favorable qui leur reste. Aussi, est-ce aux sincères partisans de l'industrie qu'il appartient d'essayer d'empêcher le mal que cette exaltation des esprits pourrait produire; et, pour atteindre ce but louable, il ne sera pas inutile, je pense, de rappeler l'histoire du passé, de dire la vérité sur la situation actuelle, si différente de ce qu'elle était en 1842, et de signaler les moyens par lesquels on pourrait éviter les écueils semés sur la route.

C'est ce que je vais essayer de faire:

Quelques vérités admises généralement.

Grâce aux amis de l'industrie, il est ressorti clairement des luttes engagées, depuis 10 ans, quelques vérités qui sont définitivement acquises au débat; j'en rappellerai quelques-unes :

1° *Les sommes employées aux dépenses reproductives ne sont jamais trop considérables : ce sont des placements utiles. En particulier, les travaux ayant pour objet les communications perfectionnées ont une influence heureuse, incontestable, sur la prospérité publique.*

Cette vérité, je l'avais proclamée théoriquement, bien longtemps avant 1842, véritable époque du développement des travaux publics en France : depuis, dans mon dernier écrit, j'ai cherché à la démontrer pratiquement par un exemple frappant, par des faits existants sous les yeux de tous et qui n'ont pas été contestés.

Au reste, pour apprécier combien cet axiome est en faveur maintenant, il suffit d'arrêter son esprit sur l'importance des travaux entrepris ou projetés en ce moment.

Que l'on compare les sommes considérables qui, depuis quelques années, leur sont attribuées, aux 130 millions obtenus, non sans peine, des chambres, en 1821 et 1822, pour les canaux, et aux 200 millions que M. de Villèle, cet homme d'Etat si éminent, cet administrateur si éclairé et si puissant, n'osât cependant pas leur demander en 1825, pour la restauration et l'achèvement des routes royales!

Sous le rapport du développement des travaux publics, il y a donc un progrès immense à constater : cela est évident.

2° *L'administration des ponts et chaussées qui, avec des vues élevées, pouvait faire tant de bien, a fait et fait encore beaucoup de mal au pays par suite de son esprit de monopole, lequel tend sans cesse à entraver tout ce qui n'émane pas d'elle directement.*

Il serait plus que temps de porter remède à un ordre de choses arrivé à ce point, que l'on voit fréquemment le ministre des travaux publics arrêté directement ou indirectement, ouvertement ou secrètement, par les obstacles qu'élèvent ceux-là même qui devraient, par conviction ou par devoir, le soutenir dans la défense de ses projets.

Pour remédier à cet état de choses, plusieurs moyens ont été indiqués. Le plus rationnel serait, sans contredit, la création d'un bureau des travaux publics entrepris par l'industrie. Ce bureau, qui relèverait directement du ministre, échapperait ainsi à l'influence de l'administration des ponts et chaussées, influence pernicieuse, dissolvante à mon point de vue particulier, cette administration s'étant posée en *ennemie* de l'industrie; c'est un fait avéré aujourd'hui et que ne nient pas ses partisans eux-mêmes (1).

---

(1) Dans notre appendice au meilleur système à adopter pour l'exécution des travaux publics (*) nous disions (page 10) :

« Dans les réformes proposées pour faciliter les rapports de l'industrie avec l'admi-
« nistration, il nous semblerait bien important de scinder la direction des ponts et
« chaussées en deux grandes divisions; celle actuelle à laquelle M. le directeur général
« est sans doute plus propre que personne, et une nouvelle division à laquelle serait
« renvoyé tout ce qui concernerait l'industrie privée, et qui aurait à sa tête un admi-
« nistrateur non-seulement éclairé *mais surtout partisan avoué de la coopération de*
« *l'industrie dans les travaux publics.*

« On ne peut se dissimuler que l'absence de toute sympathie pour l'industrie ne soit
« le côté faible de l'administration. »

Depuis que ces lignes ont été écrites, six années se sont écoulées. L'absence de sympathie de l'administration des ponts et chaussées pour l'industrie ne s'est pas, que je sache, modifiée en quoi que ce soit, si même elle n'a pas dégénéré en une antipathie bien prononcée, et les rapports de l'industrie avec l'administration n'y ont naturellement rien gagné.

Cependant, depuis cette époque, l'Angleterre nous a transmis un bon exemple à suivre dans la fondation de son *Board of Trade*.

Et une commission de la chambre des pairs, par l'organe de son rapporteur M. Persil et de l'un de ses membres M. le comte Daru, a demandé à deux reprises et avec

(*) Chez Carrillian Gœury (1839).

3° *Il est prouvé que l'industrie peut faire économiquement, vite et bien, et qu'elle administre mieux les entreprises de chemins de fer et de canaux que l'État ne le pourrait faire.* J'en ai dit les motifs ailleurs, et à bien peu d'exceptions près, chacun est, je crois, convaincu aujourd'hui de cette vérité.

4° Un fait important acquis aussi au débat, c'est que *les maxima de tarif sont abaissés volontairement par les Compagnies, quand ils doivent l'être;* exemples : Chemins de fer de Rouen et d'Orléans, canaux de Roanne à Digoin, Briare, Orléans et Loing, etc.

5° *Les succès obtenus depuis deux ans ont détruit le mauvais effet des revers passés, et l'esprit d'association s'est relevé plein de vigueur: il suffirait, pour en obtenir de grands effets, de ne pas abuser de ses forces, et, après l'avoir déclaré impuissant, de ne pas venir lui demander, tout d'un coup et à la fois, plus qu'il ne pourrait donner dans un temps limité.*

6° *En bonne administration, le gouvernement doit, autant qu'il dépend de lui, préserver l'esprit d'association de ses propres excès. comme un tuteur éclairé, dans un intérêt de conservation, guide et protége son pupille.*

---

instances une fondation analogue, bien plus nécessaire chez nous qu'en Angleterre par les motifs exprimés plus haut.

M. le ministre des travaux publics s'est borné à répliquer que l'institution des commissaires royaux dont le travail est centralisé par un commissaire général, répondait parfaitement aux besoins de la situation.

Mais ce n'est réellement pas là une réponse à la question posée.

D'abord parce que, franchement, les commissaires royaux, jusqu'à présent, n'ont exercé, en fait, aucune action sur les compagnies.

Ensuite parce qu'il s'agit ici, non du contrôle et de la surveillance particulière à exercer dans le sein de chaque compagnie, mais des rapports généraux établis ou à établir entre l'administration et l'industrie; il s'agit, en un mot, de ne pas donner pour maître et pour juge à l'industrie, l'administration des ponts et chaussées, qui ne cache pas son antipathie, ses sentiments hostiles pour une puissance naissante qu'elle s'obstine à considérer comme une rivale qu'elle aurait voulu étouffer dans son berceau. Est-il besoin de chercher ailleurs que dans un ordre de choses aussi anormal l'explication des entraves sans cesse renaissantes que l'industrie subit dans tous ses rapports avec l'administration; et ce que j'écrivais en 1839 a-t-il rien perdu de son opportunité et de sa force ?

J'en fais juge tous les hommes qui, de près ou de loin, ont pu apprécier le mauvais vouloir de l'administration pour l'industrie.

Après avoir rappelé ces vérités, généralement admises aujourd'hui, continuons nos rapides investigations sur le passé.

Marche des faits depuis la loi de 1842.

En 1842, alors que les compagnies d'Orléans et de Rouen travaillaient silencieusement à conduire à bonne fin l'œuvre qu'elles avaient courageusement commencée (il y avait du courage alors, les temps sont bien changés!) le gouvernement, se fondant sur le discrédit général où étaient tombées les entreprises de chemins de fer, demanda le concours de toutes les forces vives du pays pour entreprendre et exécuter, dans le plus bref délai possible, le réseau des chemins de fer de la France.

Une loi fut votée d'enthousiasme qui mettait à la charge du trésor et des départements les trois cinquièmes de la dépense, sans toutefois interdire à l'Etat les concessions à faire à l'industrie si elle revenait à courage et puissance. Le pays entra, avec ardeur, dans cette large et belle voie des grands travaux publics que lui ouvrait le gouvernement, et il fut permis d'espérer que la France allait enfin jouir à son tour de l'admirable invention des chemins de fer.

Des projets de concessions dans le système de cette loi furent présentés aux chambres; les uns ont été adoptés, les autres ajournés. J'ai la satisfaction d'avoir contribué, pour ma part, à éclairer l'opinion sur les avantages qu'on pouvait se promettre de ces nouvelles voies de communication, et d'avoir réclamé, l'un des premiers, en faveur de l'Etat, des clauses, admises depuis, qui fissent une part équitable à chacun des membres de l'association; car la loi de 1842 n'est pas autre chose qu'une association de l'industrie et de l'Etat (1).

La Compagnie d'Orléans, de son côté, eut le mérite d'entrer la première dans cette voie, et d'offrir, *de son propre mouvement*, les conditions qui ont amélioré considérablement la situation de l'Etat pour toutes les entreprises faites dans le système de la loi de 1842 (2); j'ai du plaisir à rappeler ce fait honorable pour elle : c'est une réponse à

---

(1) Voir *la Presse* des 7 avril 1843 et 1er février 1844.

(2) Ces concessions consistèrent dans l'abandon gratuit de la voie et le partage des revenus excédant 8 p. %, conditions négligées d'abord par le gouvernement et introduites ensuite dans les concessions d'Avignon à Marseille, du Centre et de Bordeaux. Elles le seront à l'avenir dans toutes les concessions qui seront accordées dans le système de la loi du 11 juin 1842.

ceux qui ont paru regretter ses succès, comme s'ils ne profitaient pas à tout le monde, à un titre quelconque, et à l'Etat surtout.

Avantage considérable pour l'Etat provenant de l'établissement des chemins de fer.

Mon dernier écrit a eu particulièrement pour but de faire ressortir les avantages de tous genres dus à l'établissement des chemins de fer, en prenant pour exemple celui d'Orléans; mais, en énumérant ces avantages, j'ai négligé de faire ressortir le plus important : c'est que l'Etat héritera un jour, non-seulement du coût de ce chemin (50 millions et plus), mais encore de toute la plus-value qu'il aura acquise à l'expiration de la concession, et ce sera un chiffre considérable, car il dépasse déjà, aujourd'hui, cent millions.

C'est néanmoins, en présence de ces faits qu'une chambre de commerce (1) a eu le triste courage d'exprimer des regrets sur les avantages, prétendus exagérés, accordés à cette Compagnie, sans penser au bien qu'elle a produit, sans penser que c'est son exemple qui a rendu possible l'exécution d'un grand nombre d'entreprises d'utilité publique, auxquelles on n'aurait pas seulement osé songer (2).

Mais passons.......

En fait, prévue par quelques-uns, mise en doute par le plus grand nombre, une ère nouvelle pour les chemins de fer s'est ouverte à la suite des faits accomplis. Comme il était facile de le prévoir, l'esprit d'association, ranimé par les succès obtenus, s'est relevé avec énergie, et il est possible aujourd'hui, facile même, de concéder la ligne de Lille à Avignon, et bien d'autres encore, à l'industrie privée, qui offre d'en faire tous les frais.

Il semble qu'on aurait dû s'applaudir d'un résultat aussi remarquable, aussi satisfaisant, aussi inespéré, et s'empresser de conclure des con-

(1) Celle de Lille.

(2) Les adversaires de la Compagnie d'Orléans et de la garantie d'intérêt ne paraissent pas se douter à qui l'on doit les idées actuelles relatives à la courte durée des concessions : or, c'est à la Compagnie d'Orléans, parce qu'elle a fourni un exemple des produits à espérer des lignes dans de bonnes conditions, et au système de la garantie d'intérêt, parce qu'il a posé le principe du remboursement du capital, après lequel la concession peut, sans injustice, prendre fin. Le mal est d'avoir dépassé le but : premièrement, en supprimant pour les concessions futures la base de l'opération : la garantie par l'État d'un intérêt et d'un amortissement suffisants; secondement, en abaissant au delà de toute mesure raisonnable la durée des concessions, eu égard aux produits probables et aux conditions de vitalité indispensables à la bonne gestion d'entreprises d'une aussi longue haleine, d'entreprises aussi importantes, au double point de vue de l'intérêt privé et de la sécurité publique.

ventions avec les Compagnies honorables qui sont en instances depuis longtemps pour obtenir ces concessions, et qui offrent d'ailleurs toutes les garanties désirables (1)! Mais non; les uns persévèrent dans leur malheureuse idée, la plus déplorable de toutes, l'exécution et *l'exploitation* par l'Etat; les autres, et ce sont les plus nombreux, j'ai hâte de le reconnaître, veulent qu'on accepte les offres des Compagnies; mais, placés sous l'influence des bénéfices imaginaires rêvés par des cerveaux exaltés, et pour *toutes* les lignes, ils se disposent à imposer aux Compagnies des conditions rigoureuses qui puissent prévenir le danger (le danger!) d'un succès trop considérable.

On tend à abuser du retour de la confiance aux entreprises des chemins de fer.

J'avais préconisé, dans de précédents écrits, les concessions à perpétuité et, quoi qu'on en puisse dire, je soutiens encore que là seulement est la justice et l'intérêt bien entendu de l'Etat, en vue d'un grand développement des travaux publics et de la constitution de propriétés mobilières nouvelles dont, si on le voulait, la politique pourrait tirer un grand parti; mais cette idée n'a pas prévalu, et je m'étais rallié franchement au système de la concession emphytéotique, moyennant des immunités qui rassurassent les concessionnaires, comme la garantie d'intérêt, par exemple, contre une ruine totale en cas d'insuccès, c'est-à-dire contre une absence plus ou moins complète de revenu, couronnée, à l'expiration de la concession, par une véritable confiscation (2).

La concession limitée peut être substituée utilement à la concession à perpétuité. A quelle condition.

En fait, je ne puis disconvenir que, moyennant la garantie d'un intérêt modique, mais suffisant, et d'un amortissement en harmonie avec la durée de la concession, il n'y ait quelque chose de séduisant dans le système des concessions à terme. Je ne suis pas plus insensible qu'un autre à l'intérêt de l'Etat, et, sous le bénéfice de la réserve qui précède, je me suis rallié franchement, ainsi que je l'ai dit ailleurs, au système des concessions limitées; mais je dis que cette limite des concessions est un motif capital de plus en faveur du plus grand développement possible à donner aux travaux publics. En effet, à tous les biens qui résultent pour le pays de ces grands travaux, biens que

---

(1) Opinion du Board of trade (note 2 des Notes et Documents).

(2) L'extinction d'une concession dont les produits n'ont pu amortir le capital employé et en servir un intérêt raisonnable, est à mes yeux une véritable confiscation; or, la confiscation, est ce là le prix dont on doit payer les entrepreneurs des travaux d'utilité publique?

j'ai essayé quelquefois de signaler, il faut ajouter encore le magnifique héritage que nous préparerons ainsi à nos neveux. C'est un moyen certain de leur rendre avec usure ces forêts de l'Etat dévorées par les révolutions successives qu'a subies le pays ; c'est une caisse d'épargnes immense dont la création actuelle offrira plus tard au trésor d'intarissables ressources. Jugez ce qu'elles pourront devenir par l'exemple des chemins d'Orléans et de Rouen, représentant, à eux seuls, après deux ans d'exploitation seulement, un capital de près de deux cents millions, plus que double de celui qu'on leur a consacré!

Caisse d'épargne fondée au profit de l'Etat par le fait des concessions des chemins de fer.

Et il s'agit de travaux nouveaux devant employer 2, 3 ou 4 milliards, selon qu'on pourra leur consacrer 10, 15 ou 20 années de paix et qu'on saura régler les conditions de cette colossale entreprise avec prudence, sagesse et modération!

Cette fondation faite, il faut encourager son développement par le succès des compagnies.

En présence des avantages de tous genres qu'offrent à un gouvernement éclairé les travaux d'utilité publique reproductifs et notamment les chemins de fer et les canaux; en présence de ce système de concession limitée qui doit rendre l'Etat possesseur gratuit de toutes ces créations ; en présence *des revenus considérables* qui lui appartiendront un jour par suite de ces mêmes travaux, revenus que je ne puis évaluer à une somme inférieure au montant de la dette publique tout entière, comment est-il possible qu'il se trouve des personnes, dont les sentiments patriotiques ne peuvent cependant être mis en doute, qui se placent à un point de vue si étroit, qu'en fait de concessions, elles ne sont préoccupées que d'une crainte, celle que les Compagnies, dont les actions, se divisant et subdivisant à l'infini, n'appartiennent pas à quelques personnes privilégiées seulement, mais à tout le monde (1); comment est-il possible, dis-je, qu'il se trouve des personnes qui ne sont préoccupées que de la crainte que les Compagnies, instituées avant tout dans un but d'utilité publique, ne prospèrent trop!...

La crainte des succès des compagnies est une hérésie des plus grossières en économie politique.

La crainte que les Compagnies ne prospèrent trop, c'est de là (cela semble extraordinaire, mais pourtant c'est la vérité), c'est de là que sont nés les calculs exagérés sur les bénéfices probables des chemins de fer; les inattentions volontaires de toutes les chances contraires; c'est de là, enfin, qu'est sortie l'idée de cet abaissement sans mesure, du terme des concessions; des concessions qu'on était

---

(1) Voir aux Notes et Documents, page 29.

trop heureux naguères d'accorder à perpétuité, ensuite de limiter à 99 ans, et qu'on voudrait aujourd'hui faire descendre à je ne sais quel chiffre démesurément réduit, comme 45 ans, 40 ans, 33 ans et moins encore.....(1)

---

(1) Dans l'Exposé des motifs du chemin de Paris à Lyon, M. le ministre estime la dépense à 200 millions, le produit brut à 50,000 francs par kilomètre, le revenu net à 7 p. °/o.

Appréciation de l'avenir du chemin de fer de Lyon aux conditions de la loi proposée.

Qui garantira qu'il n'y aura pas d'excédant de dépense dans une aussi vaste entreprise, au passage par la vallée de la Loze, par exemple? Qui peut garantir un produit brut de 50,000 mille francs par kilomètre, alors qu'on prévoit, dans un avenir prochain peut-être, une concurrence inévitable; en présence du chemin d'Orléans, dont le produit, sans concurrence, ne s'élève qu'à 44,000 francs ; en présence du chemin de Corbeil, tête de la ligne, dont le produit, sans concurrence, ne s'élève, après cinq ans d'exploitation, qu'à 37,600 francs par kilomètre?

Eh bien, néanmoins, en acceptant les données si incertaines, si douteuses de M. le ministre, le revenu de l'entreprise serait de 7 p. °/o, mais il faut en déduire 1 p. °/o d'amortissement, et 1 p. °/o de fonds de réserve pour renouvellement du matériel, d'après l'exemple donné par la Compagnie d'Orléans et d'après M. Julien lui-même.

Resterait au maximum 5 p. °/o dans la supposition d'une concession de 45 ans, car on n'obtiendrait pas le maximum des produits immédiatement.

Un intérêt de 5 p. °/o au maximum, voilà la chance offerte par M. le ministre.

Que l'on suppose maintenant une augmentation de dépenses et une diminution de recettes; même un seul de ces deux cas, par exemple, un revenu égal au chemin d'Orléans, que chacun s'accorde à considérer comme étant dans les meilleures conditions (45,000 fr. bruts, 24,000 fr. nets par kilomètre), on aura alors un revenu de 6 p. °/o dont il faudra déduire 2 p. °/o pour amortissement et réserve, restera 4 p. °/o au maximum.

Que l'on suppose maintenant une augmentation de dépenses et surtout une concurrence par la vallée de la Loire, et le revenu de 4 p. °/o se réduira nécessairement de beaucoup.

C'est en présence de pareils faits que les chambres se montreraient plus rigoureuses que le gouvernement, et se flatteraient de trouver des Compagnies sérieuses disposées à aggraver encore les charges de telles entreprises!

A ces conditions, ou vous n'aurez personne, ou l'on se préparera de part et d'autre, je le crains fort, d'amers mais trop tardifs regrets.

Cette note semble en contradiction avec mes lettres publiées, en 1843 et 1844, alors que, plaçant les lignes du Nord et du Midi sur le même rang que la ligne d'Orléans, je cherchais à faire voir combien, dans le système de la loi de 1842, les concessions projetées seraient onéreuses à l'État.

Il n'en est rien pourtant. Cette contradiction n'est qu'apparente et tient uniquement à ce que public, chambres et gouvernement ont passé d'un extrême à l'autre. En effet, tout est relatif: une affaire est bonne ou mauvaise selon les charges des concessions; or, ces charges, c'est ce dont on s'occupe le moins dans ce moment.

Les compagnies d'Orléans et de Rouen touchent 8 o/o de leurs capitaux.

Et pour quelles entreprises! pour des entreprises de chemins de fer qui n'exigent pas moins de 200 millions et plus pour une seule Compagnie. A quel motif peut-on attribuer ce grand et subit revirement des opinions? à un seul, un seul : deux Compagnies, après cinq années de travaux incessants et heureux, touchent 8 0/0 environ de leurs capitaux, de capitaux industriels engagés dans une exploitation de transports exigeant une administration active, intelligente et de tous les instants! ce fait, *si simple, si naturel*, aurait-il paru extraordinaire à personne, si les actions poussées, non pas seulement par les résultats acquis, mais par des espérances plus ou moins exagérées, et en tout cas anticipées, parce que le temps seul peut les réaliser; si les actions poussées surtout par une fièvre d'agiotage due en grande partie à ceux-là même qui, voulant l'exécution et l'exploitation par l'Etat, ont exagéré outre mesure et contre toute vérité les résultats probables des chemins de fer; ce fait, dis-je, d'un produit de 7 à 8 0/0 des capitaux engagés dans une entreprise industrielle, aurait-il paru extraordinaire à qui que ce soit, si les bénéfices rapides et considérables donnés par les actions de chemins de fer n'avaient excité contre les Compagnies, qui sont étrangères à ce fait, une jalousie que les revenus obtenus, à eux seuls, ne motivent nullement?

D'autres compagnies ne touchent rien ou à peu près rien.

Si quelques Compagnies perçoivent un revenu satisfaisant de leurs capitaux, ne l'ont-elles pas mérité par leur travail? depuis quand le travail heureux ne mérite-t-il plus salaire? et d'ailleurs, en supposant que toutes les Compagnies eussent réussi à retirer de bons revenus de leurs capitaux, ce qui malheureusement n'est pas le cas, l'Etat et le public, directement ou indirectement, ne gagnent-ils pas, eux, certainement et toujours, bien plus que les Compagnies? et cette prospérité que vous leur enviez et que vous devriez leur souhaiter cordialement, n'est-elle pas le vrai moyen d'obtenir par l'industrie tous ces beaux ouvrages qui font la richesse et la gloire d'un pays voisin, et qui nous manquent encore?

Il faut opter une fois pour toutes entre l'Etat et l'industrie, et si l'on se sert de l'industrie lui faire une place honorable.

Ah! qu'ils sont bien mieux avisés ceux qui se réjouissent du succès des Compagnies, et que l'erreur de ceux qui ne sont préoccupés que de la crainte de les voir prospérer, est funeste au pays!

Arrière, une fois pour toutes, ces hérésies en fait de travaux publics, nées d'un antagonisme déplorable, d'une lutte qu'il faut faire finir! Si l'administration des ponts et chaussées veut absolument et à toujours persévérer dans cette étroitesse de vues qui lui fait considé-

rer comme ennemis ceux qui lui apportent les moyens de faire de grandes choses, qui sont réellement ses auxiliaires les plus puissants; si cette administration, dont les doctrines économiques sont encore aujourd'hui ce qu'elles étaient sous l'Empire, veut absolument et à toujours se persuader qu'elle n'a pas été créée pour la France, mais que la France l'a été pour elle, qu'on en finisse; et si la paix entre l'administration des ponts et chaussées et l'industrie n'est pas possible, qu'on fasse à chacun sa part, qu'on donne à chacun sa tâche, mais qu'elle soit nettement définie; que si, au contraire, l'on ne veut plus du concours de l'industrie, eh bien! que l'on décide, une fois pour toutes, que l'Etat, l'Etat seul sera désormais entrepreneur des grands travaux publics; au moins, la question ainsi nettement tranchée, nous ne serons plus exposés à chaque session aux hésitations, sans cesse renaissantes, du gouvernement et des chambres, bien qu'en définitive l'opinion favorable à l'industrie ait toujours fini par triompher.

La loi de 1842, *dans son ensemble*, est, quoi qu'on en dise, la meilleure loi qu'on pût faire. Il faut lui rester fidèle.

Quant à moi qui veux, pour la France, de grands travaux publics; qui en veux le plus possible et dans le plus bref délai possible; je dis que pour les obtenir il faut persévérer dans l'esprit qui a dicté la loi de 1842, y compris l'amendement capital, article 2, §2, qui y fut si sagement introduit par la chambre, et concéder à l'industrie privée tout ce qu'elle peut faire et autant qu'elle peut faire, mais ne point rejeter l'association que la loi a consacrée pour les travaux que l'industrie ne pourrait pas, sans imprudence, entreprendre sans le concours de l'Etat. C'est d'ailleurs le moyen de justice distributive le plus sûr qu'on ait pu trouver; pourquoi le rejeter au moment où vous allez récupérer, sur les grandes lignes, des ressources sur lesquelles vous ne deviez plus compter? Ce ne serait ni juste ni raisonnable.

Non, quoi qu'on puisse dire et faire, persévérez dans la pensée de doter, autant que possible, toutes les provinces du royaume de l'un des plus grands bienfaits de la civilisation, des voies de communication perfectionnées; et pour cela, conservez avec soin tous les instruments à votre disposition, et notamment le plus puissant d'entre eux : l'association industrielle.

Indiquer les moyens de tirer de l'association industrielle, cette nouvelle puissance de notre temps, le plus de services qu'elle puisse rendre, et aider, s'il est possible, le pouvoir à sortir des difficultés que lui a créées la situation actuelle, tel sera l'objet de la suite de cet écrit (1).

(1) Qu'il y a loin de l'époque encore récente (1836) où l'administration croyait les

SECONDE PARTIE.

De l'insuffisance des moyens pour la tâche à entreprendre. — Nécessité plus grande que jamais de la garantie d'intérêt et mode de régler la durée des concessions, ou, en d'autres termes, système de concession à terme variable, combiné avec la garantie d'un minimum d'intérêt. — Fermage des canaux. — Réduction de la dette publique.

Personne, je crois, n'est plus convaincu que moi des avantages nombreux et de tous genres qu'offre à un pays, comme la France, le développement, sur une grande échelle, des travaux d'utilité publique et notamment des chemins de fer. Je l'ai dit, écrit, répété sans cesse et sur tous les tons, depuis plus de dix ans.

Origine du système de la garantie d'intérêt.

C'est à cette pensée, qui, dès 1834, m'avait conduit à rechercher les moyens d'arriver à la possibilité d'exécution de grands travaux publics, qu'est due la mise au jour du système de la garantie d'intérêt, système qui, bien qu'il n'ait reçu qu'une seule application, a néanmoins conquis de nombreux et précieux suffrages.

Comment se fait-il qu'essayé par la Compagnie d'Orléans avec un si évident succès, malgré les entraves que l'administration lui a sus-

---

chemins de fer des joujous tout au plus bons à conduire les Parisiens dans la forêt de Saint-Germain, au moment actuel où elle n'ambitionne rien moins que l'exécution et 'exploitation d'un réseau de fer tout entier, et où l'opinion publique, enfin émue, s'exagère outre mesure les avantages financiers des chemins de fer, tandis qu'elle relègue les canaux qu'on portait aux nues, parmi les inventions qui ont fait leur temps........

Pour nous, nous n'avons à nous reprocher ni cette froideur prolongée ni cet engouement subit. Nous pensions alors ce que nous pensons aujourd'hui; c'est que les chemins de fer et les canaux sont d'admirables inventions, toutes deux destinées à rendre, chacune dans leur sphère d'action, d'immenses services; aussi n'avons-nous jamais varié sur ce point : *Pourvu qu'elles soient ordonnées avec intelligence et exécutées avec sagacité, le gouvernement ne saurait trop multiplier les entreprises de canaux et de chemins de fer;* car, à ces conditions, elles sont destinées à faire la richesse et la prospérité du pays.

citées et dont il a triomphé; lorsque les faits ont si clairement démontré la vérité de nos précédentes assertions, que cette garantie de l'Etat ne serait, dans la plupart des cas, qu'un appui moral sans aucunes conséquences pour le trésor, tandis qu'il aurait d'immenses résultats par l'appel des capitaux sérieux du pays; comment se fait-il, dis-je, qu'il ait été abandonné par le gouvernement, exactement comme il aurait pu et dû l'être, si les résultats de l'essai fait eussent été radicalement contraires à ceux annoncés et obtenus?

Il n'y a qu'une seule réponse à cette question:

Pourquoi ce système n'a pas reçu de développement.

L'administration des ponts et chaussées n'a pas voulu du système, parce que ce système aurait donné des forces à l'industrie, et que l'administration des ponts et chaussées ne considère pas comme des bienfaits pour le pays les travaux faits par l'industrie, pour laquelle elle professe une antipathie profonde. Or l'administration est toute puissante pour empêcher ce qu'elle ne veut pas, sinon pour faire ce qu'elle veut; c'est donc l'administration des ponts et chaussées qui a fait avorter le sytème de la garantie d'intérêt que tant d'hommes éclairés avaient épousé et appelé un système moral et fécond.

L'administration des ponts et chaussées ne veut rien de ce qui pourrait fortifier l'esprit d'association.

C'est elle qui, après s'être flattée que la loi du 11 juin 1842 serait le premier acte de l'exécution et de l'exploitation par l'État des grandes lignes de chemin de fer, voyant ses plus chères espérances déçues, a fait et continue de faire tout ce qu'elle peut pour empêcher l'industrie des chemins de fer par l'association de se fonder et de se développer sur des bases larges et solides, sur des bases qui mettent l'industrie à l'abri de ses propres écarts, et la garantissent contre les dangers de tous genres dont des entreprises d'une aussi longue haleine et exigeant des capitaux aussi considérables sont sans cesse menacées.

C'est elle et ses partisans qui, involontairement sans doute, nous exposent à des crises financières, conséquences naturelles des écarts où l'on se laisse emporter pour le prix des actions des chemins de fer à construire; et cela, par suite des exagérations répandues sur leurs produits présumés, produits qui, pour la plupart des chemins en projet ou en cours d'exécution, sont tout au moins problématiques (Voir le Tableau des produits réels, — Notes et Documents n° 5).

Or, ces produits fabuleux, sujets, à tant d'éventualités, aussi longtemps que les chemins ne sont pasen circulation, c'est l'administration et les partisans de l'exécution par l'État qui les ont mis en crédit, afin d'exciter dans les chambres le désir de les réaliser pour le trésor.

Causes de mon désaccord avec l'administration des ponts et chaussées.

Quant à moi, placé à un tout autre point de vue ; convaincu que le pays gagne beaucoup plus à des travaux faits par l'industrie qu'à des travaux que l'État mettrait beaucoup plus de temps à exécuter ou n'exécuterait pas ; convaincu qu'il est parfaitement indifférent au public que le chemin d'Orléans, par exemple, ait été fait par l'administration des ponts et chaussées ou par une Compagnie ; que ce qu'il importe au public c'est que ce chemin soit fait et bien fait, et qu'il soit bien exploité, et pour lui qui s'en sert et pour ses propriétaires qui n'en peuvent tirer avantage qu'à cette condition ; convaincu que ce qui est vrai pour le chemin d'Orléans est vrai pour tous les chemins, et que le bien général est là et n'est pas ailleurs, je viens examiner avec la plus entière bonne foi quels seraient les moyens d'assurer au pays, le mieux et le plus vite possible, la jouissance tant désirée des voies de fer, sans l'exposer aux crises financières qu'on lui préparerait, inévitablement, si l'on se lançait imprudemment dans une entreprise aussi colossale que celle dont il s'agit, et cela sans se préoccuper de l'avenir, aveuglé qu'on serait par la fougue du moment, par cette *furia francèse* que nous appliquons à tout : les chemins de fer en sont une nouvelle preuve.

§ Ier. — *De la nécessité du système de la garantie d'intérêt.*

Le système de la garantie d'intérêt est plus nécessaire que jamais.

Grâce aux efforts communs, le pays est enfin entré dans la voie des grands travaux d'utilité publique.

C'est un immense bienfait, nous l'avons établi déjà, et c'est nous répéter que de rappeler ici que, par les concessions de travaux publics à terme, nous fonderons une magnifique épargne à nos neveux appelés à recueillir un jour, par ce fait, la plus riche des successions.

Il faut donc pousser hardiment au plus large développement possible des travaux publics, et cela dans le plus bref délai ; car, indépendamment des éventualités de la politique qui peuvent les compromettre et les arrêter, momentanément du moins, chacun sait que les capitaux engagés dans les travaux publics ne deviennent productifs et que les ouvrages commencés ne rendent des services que lorsqu'ils sont achevés.

Or, les travaux commencés ou à commencer à bref délai représentent un capital de 1,500 millions (voir aux Notes et Documents n° 4),

auquel devra s'ajouter la dépense des projets qui ne manqueront pas de surgir l'année prochaine et les suivantes ; de telle sorte qu'il n'y a aucune exagération d'évaluer à deux milliards, au minimum, le capital nécessaire à ces entreprises, lequel sera à dépenser dans un espace de cinq ou six années.

Deux milliards! mais c'est une somme égale à celle qui, après l'invasion, coûta tant d'efforts à réunir au prix des plus grands sacrifices, et avec le levier puissant du crédit de l'État!

Et vous voulez les demander, ces deux milliards, en cinq ans sur de simples actions d'entreprises industrielles! vous croyez, parce qu'une fièvre violente, mais passagère, s'est emparée des esprits, que la spéculation seule pourra fournir à des appels de fonds de cette importance, lorsque vous ne vous adresserez qu'aux capitaux de spéculation!

Erreur! erreur! vous prenez des illusions pour des réalités. Dans ce moment où il n'existe encore sur le marché qu'une minime fraction des *quatre millions* d'actions qu'il faudrait émettre ; où la spéculation, enivrée par les succès du moment, pousse sans relâche aux primes ; en présence de la cherté des reports comparés aux produits des entreprises réalisés ou même espérés, l'on pourrait se flatter de maintenir un pareil état de choses, lorsqu'on aura décuplé, peut-être, le nombre des actions existantes, et qu'il faudra faire honneur aux appels successifs de fonds dont un premier dixième seulement est versé au début des entreprises!!

Non, cela n'est pas possible ; non, je le répète, si vous donnez un aussi large développement à vos travaux (et vous ferez bien de le faire), ce ne peut être qu'à une condition! c'est de vous tenir en garde contre les entraînements de la foule, et d'asseoir vos entreprises nouvelles, non pas sur des concessions insuffisantes, arrachées à l'esprit de vertige du moment, au moyen du système aveugle des adjudications, mais sur des bases larges et solides, en ne confiant ces entreprises qu'à des mains expérimentées, capables de les conduire à bonne fin, et surtout en accordant aux Compagnies des conditions qui leur assurent l'appui de la confiance publique, de cette confiance générale qui ne fléchit pas au premier choc, au premier événement politique, et cela jusqu'à ce que la connaissance des produits réels, véritable base des entreprises, soit venue les consolider, les affermir contre toutes les éventualités.

En procédant autrement, le gouvernement assumerait sur lui la responsabilité d'avoir, par une incroyable imprévoyance, amené sur le pays des malheurs qui n'atteindraient pas seulement l'industrie nouvelle, mais le crédit public et commercial tout entier.

Le moyen de les éviter, ces embarras, ces malheurs si faciles à prévoir, ce serait *d'imposer* en quelque sorte aux Compagnies la garantie de l'État, dans un intérêt public bien entendu.

Expliquons-nous :

Le système de la garantie d'intérêt nécessaire par des motifs nouveaux et différents.

Aujourd'hui, et pour le moment du moins, le système de la garantie d'intérêt n'est plus nécessaire au point de vue pour lequel je l'avais proposé :

Les capitaux se présentent en foule, et, quant aux produits, l'expérience est faite, il n'y a plus besoin de rassurer personne à leur égard : les lignes *dans de bonnes conditions* donnent des revenus bien supérieurs à ceux qu'il s'agit de garantir.

Le système de la garantie d'intérêt, plus nécessaire que jamais, peut-être, par des raisons opposées à celles qui l'avaient motivé jadis, aurait donc uniquement pour objet d'empêcher, ou tout au moins d'atténuer considérablement les chances des crises financières plus ou moins redoutables, selon les événements, par lesquelles, à son défaut, on aurait à passer.

En effet, si, en n'accordant pas aux nouvelles valeurs à créer l'appui du crédit de l'État, vous excluez des nouvelles entreprises le concours puissant des capitaux de placement :

De la Banque de France dont les caves regorgent de capitaux qu'on pourrait employer là si utilement et pour le public et pour elle-même ;

De la Caisse des Consignations, si souvent embarrassée de ses richesses ;

Des Caisses d'épargnes avec lesquelles, dans notre système, il y aurait certainement des combinaisons possibles ;

De la multitude des sociétés d'assurances et autres établissements qui disposent de capitaux considérables ;

Enfin et surtout, de la grande famille des propriétaires qui, pour la plupart, ne veulent pas placer dans les chances aléatoires de l'industrie leurs lentes et pénibles économies ;

En un mot, si vous ne faites pas un appel au concours des capitaux de placement, aussi bien et mieux encore qu'à ceux de spéculation, vous concéderez à l'industrie une tâche au-dessus de ses forces ; vous

pourrez bien profiter du paroxysme dans lequel elle se trouve, et sans lequel elle ne serait pas assez folle pour vous écouter et se laisser séduire, mais vous amènerez, infailliblement par votre faute, des malheurs incalculables.

Il faut les éviter ces malheurs, et d'autant plus que, par le moyen que je recommande, vous atteindrez le but de vos efforts sans qu'il vous en coûte rien. Chacun est persuadé de cette vérité, aujourd'hui que la preuve est faite, qu'on sait qu'il s'agit seulement de garantir un produit net de 10,000 fr. par kilomètre, quand les lignes de Rouen et d'Orléans ont donné 24,000 fr. par kilomètre dès le début de leur entreprise.

C'est évidemment, nous le répétons, un simple concours moral qu'il s'agit d'accorder pour obtenir, en retour, l'exécution de travaux gigantesques, immensément utiles, et sans avoir à les acheter au prix de nombreux malheurs publics et particuliers.

Qui pourrait hésiter si ce que je dis est vrai, et c'est incontestable!

Si l'on ne veut pas constituer solidement l'industrie des travaux publics mieux vaut laisser exécuter à l'Etat ces travaux.

Quelques personnes, je le sais, sont intéressées à ce que ce système conservateur, édificateur, ne prévale pas : ce sont celles qui ne veulent pas des travaux publics par l'industrie privée ; mais le moment décisif est venu ; plus de tergiversations, plus de milieu ; qu'on donne tout à fait raison à cette opinion, si on l'approuve, en éloignant les Compagnies; ou bien, si l'on veut des Compagnies, qu'on leur accorde les conditions d'une existence solide et durable.

Autrement, je n'hésite pas à le dire, quelles que soient mes sympathies et mes convictions connues, autrement il vaudrait mieux voter l'exécution par l'Etat.

§ II. — *Des concessions à terme variable.*

Après avoir parlé du système solide et fécond sur lequel il faudrait fonder le développement des travaux publics par l'industrie privée, qu'il me soit permis de dire quelques mots du terme à assigner à la durée des concessions.

Il est difficile, pour ne pas dire impossible, de fixer *a priori* le terme des concessions.

Sur quoi s'appuyer pour régler cette durée? évidemment sur les produits comparés aux capitaux à engager ; or, qui peut fixer ces deux termes avec certitude? personne. Le gouvernement, pas plus que les chambres, pas plus que les Compagnies, ne peuvent dire le chiffre exact des frais de premier établissement, celui des produits bruts,

des frais d'exploitation, enfin celui du produit net de chaque entreprise.

Or, là est pourtant la question tout entière.

Lorsque l'on accordait les concessions à perpétuité ou à 99 ans, terme qui, au moment des concessions, est presque l'équivalent de la perpétuité, la difficulté n'existait pas; mais aujourd'hui que les chambres, par une préoccupation légitime si elle n'était pas exagérée, sont disposées à réduire démesurément le terme des concessions, le danger de voir se commettre des injustices de la part de l'Etat et des imprudences de la part des Compagnies est flagrant.

Comment s'y soustraire ?

Nous en avons indiqué le moyen, et j'éprouve, je l'avoue, un grand étonnement : c'est que M. le ministre des travaux publics ne se soit pas emparé avec empressement d'un système simple, juste, moral, qui le tirait lui et les chambres d'un grand embarras : celui de fixer arbitrairement et sans base certaine le terme des concessions des chemins de fer.

Exposé du système de concession à terme variable, combiné avec celui de la garantie l'intérêt.

Ce système que j'ai déjà fait connaître à quelques honorables membres de la chambre des députés, et qui a obtenu des suffrages bien précieux pour moi, consisterait à fixer *pour terme maximum* des concessions celui qu'amènerait le revenu garanti par l'État.

Ainsi, l'État ayant garanti à une Compagnie concessionnaire ou adjudicataire (car ce mode admet aussi la concurrence contre laquelle je maintiens néanmoins mes précédentes observations), l'État ayant garanti :

1° Un intérêt de 3 p. %, inférieur, soit dit en passant, au taux d'intérêt des capitaux oisifs ;

2° Un amortissement égal au dixième de l'intérêt garanti, soit de 30 c. p. % ;

En tout 3 fr. 30 c. p. % ;

Voici, dans mon système ce qui arriverait :

Si la Compagnie concessionnaire était réduite à ce faible revenu de 3 fr. 30 c., pendant toute la durée de sa concession, le terme maximum de celle-ci serait de 81 ans 44 jours.

Mais si, comme tout le monde l'espère (il n'y aurait pas d'entreprises possibles sans cet espoir), les revenus nets dépassaient ce chiffre infime de 3 fr. 30 c. p. % garantis, sur l'excédant, quel qu'il soit, il serait fait un double prélèvement, pour :

1° Créer un fonds de réserve dans le double but de pourvoir au renouvellement de la voie et du matériel de l'exploitation (précaution

qu'en général on a le tort de ne pas prendre, on verra plus tard les conséquences de cette imprévoyance), et de parer aux éventualités de la garantie d'intérêt qui pourraient survenir dans le cours de la concession;

2° Accroître le fonds d'amortissement et accélérer ainsi le terme de la concession qui finirait au moment où le remboursement du capital social serait opéré.

On conçoit facilement quel serait l'effet d'une dotation additionnelle de l'amortissement, proportionnelle aux excédants de produits garantis; le terme de la concession en serait nécessairement rapproché, et cela en raison directe de l'importance des excédants de produits obtenus.

Le système de concession à terme variable est éminemment juste et moral.

De cette manière, le maximum de la durée de la concession serait seul déterminé. Le terme véritable resterait inconnu comme le revenu l'est actuellement lui-même, et il ne se révèlerait qu'avec les produits réels, produits qui, seuls, peuvent servir de base juste et raisonnable à la fixation de la durée de la concession. Ainsi, pour donner un exemple, si les chemins du Midi et du Nord, dont la prospérité, au dire de certaines personnes, doit être extraordinaire, arrivaient à donner aux actionnaires un revenu net moyen de 10 fr. 10 c. p. %, la concession serait de ce fait réduite à 52 ans 137 jours.

Si le revenu moyen s'élevait à 14 fr. 20 c. p. %, le terme de la concession serait réduit à 33 ans 66 jours, et ainsi de suite.

Je vous renvoie, au reste, aux tableaux annexés à ce petit écrit (*Notes et Documents n° 5 et 5 bis*), vous éprouverez, je le crois, le même étonnement que moi en voyant qu'on a rejeté, sans discussion sérieuse, ce système de concession à terme variable dont les bases auraient naturellement pu recevoir des modifications, soit dans les négociations (1), soit par le fait de la concurrence à l'adjudication; ce système qui, en assurant aux entreprises des conditions d'existence convenables, aurait donné une base certaine aux concessions et fait disparaître, comme par enchantement, la difficulté presque insurmontable de fixer avec justice et justesse le terme des concessions, et l'inconvénient grave,

---

(1) D'après le tableau 5 bis, applicable aux lignes du nord et du midi, un revenu de 10 60 réduirait la concession à 38 ans 267 jours, terme réellement bien court pour des entreprises aussi gigantesques.

pour le gouvernement, de se livrer à des calculs basés sur des appréciations toujours incertaines et contestables, qui peuvent induire en erreur les contractants et entraînent toujours pour lui une certaine responsabilité morale dont, sans s'exagérer la gravité, il vaudrait mieux qu'il pût s'affranchir.

La garantie d'intérêt n'est, pour ainsi dire, qu'un concours moral.

Qu'on veuille bien remarquer en outre, en ce qui concerne la garantie d'intérêt, qu'elle serait sans danger pour le trésor, soit parce que réduite à 3 fr. 30 c. elle équivaut seulement à un revenu net de 10,000 fr. par kilomètre, tandis que les revenus des chemins d'Orléans et de Rouen sont plus que doubles, et les évaluations du ministre presque triples de cette somme; soit parce qu'une réserve aurait été faite par la Compagnie elle-même pour parer aux éventualités extraordinaires qui, dans le cours de la concession, pourraient momentanément se produire.

Les choses étant ainsi, à quoi donc attribuer un refus si opposé à ce qu'indiquait le simple bon sens?...... à la même cause, toujours la même cause : à la résistance obstinée de l'administration des ponts et chaussées qui ne veut rien de ce qui pourrait consolider l'esprit d'association appliqué aux grands travaux d'utilité publique.

Il n'est pas en mon pouvoir de la détruire, cette cause de tant de dommages au pays, mais il est de mon devoir de continuer de la signaler, et je n'y faillirai pas plus dans le présent que je n'y ai failli dans le passé, en appelant sur ceux qui pourraient appliquer le remède à ce fâcheux état des choses, la responsabilité de leur inaction.

Puisque j'ai repris la plume, je veux, avant de terminer cette lettre, dire encore quelques mots de deux importantes mesures dont je n'ai cessé d'être le partisan sincère et l'un des ardents promoteurs. Je veux parler de la conversion des rentes 5 p. 0/0 et de l'affermage des canaux de l'État pour lesquels on a dépensé déjà plus de 400 millions sans en retirer jusqu'ici aucuns fruits.

Je ne crois pas devoir répéter ici ce que j'ai dit ailleurs en plusieurs occasions sur l'utilité et l'opportunité déjà vieille de ces deux importantes mesures (1); mais je crois utile de reproduire aux Notes et Documents nos 8 et 9 :

Question de la

1° Un projet de réduction de la rente 5 p. 0/0 que je crois plus

(1) Voir les Documents des canaux publiés par le ministre des travaux publics, ages 68 et 132, et ma *Lettre à un Député* (1842), pages 104 à 113.

conforme aux vraies notions du crédit et aux intérêts du trésor que celui qui est actuellement en discussion à la chambre des pairs ;.

réduction de la dette publique.

2° Une proposition d'affermage des six canaux de l'Est et du Centre, à des conditions qui assureraient leur achèvement, leur bonne exploitation, l'abaissement des tarifs et enfin l'extinction des actions de jouissance sans aucun débours pour l'État qui viendrait, néanmoins, en partage des produits.

Question de l'affermage des canaux de l'État.

Pourquoi la question théorique d'affermage des canaux, appuyée par une grande majorité dans le cabinet et les chambres n'a-t-elle jamais été discutée à fond? Pourquoi cette proposition spéciale, déjà ancienne, jugée avantageuse *pour l'État* par les hommes les plus compétents, est-elle restée jusqu'ici à l'état de projet? pourquoi? toujours même réponse : parce que l'administration des ponts et chaussées veut conserver la gestion des canaux; je ne sache pas d'autre motif à cet ajournement interminable de la question des canaux, et bien d'autres avec moi n'en savent pas davantage.

Opposition de l'administration des ponts et chaussées.

D'où il faut conclure que l'administration des ponts et chaussées, créée pour activer et développer les travaux publics par tous les moyens en son pouvoir, et pour que les ouvrages créés rendent le plus de services possible (car je ne suppose pas que le pays dépense des millions par centaines, uniquement pour donner aux ingénieurs le plaisir de les dépenser), d'où il faut conclure, dis-je, que l'administration des ponts et chaussées est là, toujours là, comme un sabot d'enrayage, qu'on me passe l'expression, pour tout arrêter, tout entraver, tout empêcher; à moins que l'on ne consente à ce que, elle et ses agents, restent seuls chargés de tout créer et tout exploiter, y compris les canaux et les chemins de fer, si impatiemment attendus par le pays tout entier.

Au malheur prolongé d'un si déplorable antagonisme, d'un malentendu si funeste entre l'administration et l'industrie, quel remède?

Nous l'avons dit en commençant, et depuis longtemps : puisque l'administration des ponts et chaussées ne veut absolument pas abandonner le faux point de vue où elle s'est placée, puisqu'elle continue de méconnaître aussi ouvertement les devoirs et les véritables intérêts de son institution, il n'y a qu'un moyen d'échapper à sa fatale influence, c'est d'affranchir l'industrie de sa tutelle ennemie en créant auprès

Remède à une situation contraire aux intérêts généraux du pays.

du ministre une institution spéciale dont l'industrie privée relèverait directement pour tout ce qui concerne ses rapports avec le gouvernement.

C'est par la répétition de ce vœu énergique que je terminerai ce nouvel écrit.

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

FRANÇOIS BARTHOLONY.

Post-scriptum à l'appui du système de concession variable.

Une concurrence, bien autrement redoutable que celle de l'adjudication publique, dans le but de fixer le terme des concessions, c'est celle des lignes rivales concédées ou à concéder, concurrence qu'il paraît être dans les vues de l'administration de susciter ou tout au moins de favoriser autant que possible.

Or, cette concurrence, l'Etat a-t-il *moralement* le droit de la créer, si les entreprises qui doivent en souffrir ne sont pas assurées, en tout cas, du remboursement de leur capital, et de toucher, en attendant, un modique intérêt de 3 0/0 ? Je ne le pense pas.

La garantie d'intérêt de l'Etat serait la meilleure égide des Compagnies contre le danger des concurrences que le bien public ne réclamerait pas, et qui, néanmoins, viendraient, sans nécessité, rendre mauvais ce qui était bon, et changer radicalement, bouleverser de fond en comble l'économie des anciennes concessions.

Ce serait le moyen, pour le gouvernement, de faire usage, en tout repos de conscience et sans arrière pensée, du droit qu'il conserve incontestablement de concéder ou d'entreprendre toutes les lignes, même en rivalité, qu'il lui plairait successivement de faire construire.

Mais, à défaut de ce système de garantie, comment ne s'effrayerait-on pas de l'avenir, pour peu qu'on y réfléchisse, quand on voit les Compagnies, nonobstant l'exemple de Versailles, en présence d'éventualités aussi fâcheuses que celles résultant de l'établissement projeté ou en perspective ,

de 4 chemins sur l'Angleterre,
2 » sur la Belgique,
2 » sur Melun,
2 » sur Dijon,
2 » sur Lyon,
2 » sur Angers,

Eventualités qui, en se réalisant, auront pour résultats nécessaires et inévitables, de diminuer de moitié les revenus espérés et d'augmenter considérablement les frais d'exploitation évalués toujours à 45 0/0, comme s'ils étaient invariablement fixés à ce taux, tandis qu'ils sont, de leur nature, essentiellement mobiles et dans des proportions qui s'accroissent forcément à mesure que les produits diminuent.

Enterminant, je ne crois plus avoir besoin de protester de mes bonnes intentions ; elles sont connues aussi bien que les nombreux efforts que j'ai faits depuis plusieurs années, pour faire naître et entretenir la bonne harmonie entre l'industrie et l'administration.

Ma première lettre à un député (1841) en témoigne hautement, et si depuis un an, malgré ma position personnelle, j'ai attaqué sans ménagement l'esprit de monopole de l'administration des ponts et chaussées, ce doit être la preuve évidente de ma profonde conviction que la paix tant demandée et désirée par tout le monde est impossible, à moins d'une réforme complète de l'administration des ponts et chaussées dans sa marche hostile contre l'industrie que rien, jusqu'ici, n'a pu lui faire considérer autrement que comme une rivale, une ennemie, au lieu de ce qu'elle est et pourrait surtout devenir, l'auxiliaire le plus puissant et le plus utile de l'État, en ce qui concerne les grands travaux d'utilité publique.

Il ne m'a fallu rien moins que la profonde conviction qui m'anime à ce sujet, pour me déterminer à publier une opinion et des vœux si contraires à ceux exprimés dans ma première lettre à un député (décembre 1841).

Mais cette conviction, il ne dépend pas de moi de la changer, et de même que j'avais cru, à une autre époque, que la loi de juin 1842 était le terrain neutre où l'administration et l'industrie pourraient se rencontrer et se serrer la main, aujourd'hui je suis contraint de reconnaître que l'administration est moins que jamais placée au seul point de vue raisonnable selon moi : celui qui consisterait de sa part à faire exécuter le plus de travaux possible, sans s'inquiéter si le pays doit ces travaux à l'industrie ou à l'État. Mais pour l'administration des ponts et chaussées, il n'y a de travaux publics que ceux exécutés par ses agents, sous ses ordres et sa direction. Voilà le mal ; à chacun sa tâche, j'ai rempli celle que je m'étais imposée.

NOTES ET DOCUMENTS.

N° 1.

COMPAGNIE D'ORLÉANS.

Renseignements officiels sur la division des actions.

(Note remise à M. le ministre des travaux publics, le 20 novembre 1844.)

Le nombre des actions auxquelles le semestre de juillet 1844 a été payé est de 74,405, représenté par 1,816 bordereaux.

Les 5,595 actions auxquelles le semestre est encore dû donneront lieu, selon toutes les probabilités, à un nombre considérable de bordereaux, attendu que les retardataires sont toujours les propriétaires d'un petit nombre d'actions.

En procédant d'après ce qui a eu lieu pour les semestres antérieurs, on peut dire avec confiance que les 5,595 actions en retard seront représentées par au moins 584 bordereaux.

D'ou il suit que, pour les 80,000 actions, il y aura au moins 2,500 bordereaux; ce qui donnerait une moyenne de 32 actions par partie prenante.

Au semestre de janvier 1844 la moyenne était d'environ 40 actions; précédemment cette moyenne était encore plus élevée. Ce qui démontre que plus les cours s'élèvent plus le nombre des parties prenantes augmente.

Nous devons ajouter que les bordereaux n'expriment pas d'une manière rigoureuse le nombre des actionnaires, car un grand nombre sont présentés par les agents de change, les agents d'affaires, les notaires, les banquiers, les maisons anglaises et en général par une foule d'intermédiaires. On arriverait plus près de la vérité, en évaluant la moyenne générale à 25 actions par actionnaire, ce qui fait supposer 3,200 parties prenantes.

Nota. Depuis le semestre de juillet 1844, les actions se sont encore divisées d'une manière très-sensible; nous croyons être dans la vérité en supposant qu'aujourd'hui les actions se divisent entre 4 à 5 mille parties prenantes, ce qui suppose une moyenne de 16 à 20 actions par personne au plus.

COMPAGNIE DU CENTRE.

QUESTION. — *Quel est le nombre total de Souscripteurs pour les* 66,000 *actions du Chemin de fer du Centre?*

(Note remise à M. le ministre des travaux publics, le 20 novembre 1844.)

Le nombre total des souscripteurs pour les 66,000 actions du chemin de fer du Centre est de 1,691, en comprenant chaque coupure délivrée comme représentant un actionnaire, bien que l'on ait quelquefois délivré 10, 20, 30 coupures d'un même numéro d'ordre au nom du même individu. Tel, par exemple, qui a souscrit pour 175 actions sous le numéro d'ordre 802 a demandé plus tard que le récépissé qui lui avait été délivré fût divisé en 7 coupures de 10, 15 ou 20 actions; évidemment le souscripteur de ces 175 actions était le représentant de sept personnes, et conséquemment nous avons dû comprendre son numéro d'ordre dans le chiffre de 1,691 que nous donnons pour sept actionnaires.

Moyenne par partie prenante, 39 actions.

N° 2.

Opinion du Board of Trade *sur la préférence à accorder aux anciennes Compagnies pour le prolongement des lignes.*

« La commission du *Board of Trade* pense qu'une Compagnie déjà établie, qui se présente pour exécuter de nouvelles lignes, peut toujours offrir des garanties et des avantages qu'on ne trouverait pas dans une Compagnie nouvelle. Ce qui donne plus de poids à cette manière de voir, c'est que plusieurs Compagnies n'ont pas pu mettre à exécution les projets pour lesquels elles avaient obtenu des bills d'incorporation. Une grande Ccmpagnie, réunissant déjà un certain nombre de lignes, peut

plus facilement que des Compagnies indépendantes, administrer avec économie et abaisser ses tarifs. Il lui est plus facile de multiplier ses convois lorsque la grande ligne artérielle lui appartient, que lorsqu'on a affaire à deux ou trois Compagnies indépendantes. Dans ce dernier cas, il s'élève presque toujours un conflit d'intérêts. Lorsque le mouvement du service est considérable, il résulte souvent de ce conflit beaucoup de désagréments et même de grands dangers.

Il résulte de l'opinion de la commission que les plans de la compagnie du South-Eastern ont été tous admis, tandis que les projets rivaux ont été repoussés.

(*Extrait du Rail-Way.*)

N° 3.

Valeur du droit de succession de l'État aux concessions de Chemins de fer, démontrée par un seul exemple.

Si, comme quelques personnes le croient, à tort selon moi, le chemin de Lyon et ses prolongements étaient supposés devoir donner en moyenne 10 6/10e p. 0/0, dans le système de concession à terme variable proposé (voir page 35), la concession serait réduite à 38 ans 267 jours, terme assurément bien court.

Au bout de ce terme, l'État prendrait possession du chemin et de ses dépendances.

Il est permis de supposer que si pendant la durée de la concession la moyenne des produits s'était élevée à 10 p. 0/0, à la fin de la concession ils auraient atteints au moins 12 p. 0/0.

Le capital primitif étant de 200 millions, en calculant l'intérêt à 4 0/0, l'État bénéficierait donc d'un capital de 600 millions, non compris les énormes recettes qu'il aurait faites pendant la construction et l'exploitation du chemin par la compagnie.

Assurément, l'opération pour l'État serait magnifique, et il n'y aurait pas lieu de regretter jamais la concession faite à une compagnie, à ces conditions.

L'Angleterre, qui entend ces matières mieux que nous, se contente des bénéfices indirects et n'a aucune prétention à l'héritage des concessionnaires; or, il s'agit, pour le chemin de Lyon seulement, de 600 millions, après 40 ou 50 ans de jouissance! Quelle belle et magnifique caisse d'épargne pour l'État que le système des concessions à terme et que de motifs pour ne pas le compromettre par de mesquines passions et d'étroites vues!!!

N° 4.

Chemins entrepris et à entreprendre à bref délai, et montant des capitaux à débourser.

APERÇU DES CHEMINS EN CONSTRUCTION OU EN PROJET.		NOMBRE de kilomètres	CAPITAL restant à verser par les Compagnies.	CAPITAL restant à verser par l'État.	TOTAL.
			millions.	millions.	millions
Chemins de fer en construction dont le capital n'est pas encore versé en entier, soit par l'État, soit par les Compagnies......	Le Havre........	100	10	10	20
	Bordeaux........	500	63	54	117
	Centre...........	250	28	22	50
	Avignon.........	100	10	20	30
Chemins non encore concédés, mais entrepris par l'Etat, et dont le prix total sera à la charge des Compagnies......	Nord............	400	150	»	150
	Lyon	500	200	»	200
Chemins entrepris par l'Etat dans le système de la loi de 1842, mais non concédés....	Strasbourg......	500	70	70	140
	Chartres	80	12	12	24
	Nantes...........	220	33	33	66
Chemins classés non encore entrepris.....................	Rennes	320	48	48	96
	Limoges	120	18	18	36
	Clermont........	150	22	23	45
	Dijon à Mulhouse.	200	30	30	60
Chemins dont la concession entière a été donnée sans subvention......................	Boulogne........	160	48	»	48
	Montereau.......	120	30	»	30
Chemins dont la concession entière est demandée..........	Caen............	160	60	»	60
	Saint-Quentin....	100	30	»	30
	Bordeaux à Cette.	450	130	»	130
	Lyon à Avignon..	240	72	»	72
	Mâcon à Genève..	150	45	»	45
	Moulins à Roanne.	90	25	»	25
	Marseille à Toulon	60	30	»	30
		4,990	1,164	340	1,504

N° 5.

SYSTÈMES DE CONCESSION A TERME VARIABLE.

Le système de garantie d'intérêt avec concession à terme variable aurait d'immenses avantages.— D'abord, appliqué aux grandes entreprises dont il s'agit, qui n'emploieront pas un capital moindre de 12 à 15 cents millions en quelques années, il éviterait au pays ou atténuerait sensiblement les crises financières, et par contre-coup commerciales, dont, autrement, on serait inévitablement menacé, les capitaux de spéculation étant de beaucoup insuffisants pour une aussi grande tâche. — Ensuite, il rendrait presque obligatoire le seul système raisonnable quand il s'agit de Compagnies devant réunir des capitaux aussi considérables et surtout exploiter les grandes lignes de la France : le système de la concession directe. Car si l'on croit pouvoir livrer aux hasards d'une adjudication d'aussi grands intérêts que ceux en jeu, on n'obtiendrait certainement pas des chambres une garantie d'intérêt pour une Compagnie dont on ne connaîtrait pas les fondateurs!—Enfin, et c'est là qu'est le principal mérite du système proposé, l'inconnu que renferme l'avenir des chemins de fer et qui rend si difficile la juste appréciation des termes de concession à accorder, cet inconnu disparaît, ou plutôt il est réservé de manière à ce que sa révélation devienne le régulateur des concessions :

Leur terme sera long ou court proportionnellement aux produits.

Quoi de plus satisfaisant! quelle réponse plus victorieuse aux opinions diverses! le chemin produira peu selon les uns, beaucoup selon les autres ; eh bien! le système de concession à terme variable donne satisfaction à tous : *le terme de la concession sera en raison des produits.* — Si les produits étaient considérables comme quelques personnes croient qu'ils seront, le terme tomberait au-dessous des quarante-un ans adoptés pour le chemin du Nord ; tout le monde aurait à s'en applaudir, et, en attendant ces beaux produits présumés, personne ne pourrait s'effrayer de la chance qu'ils ne se réalisassent pas, puisque le cas serait aussi prévu et qu'alors la concession recouvrerait en durée une portion de ce qu'elle n'aurait pas donné en revenus.

C'est donc dans le système proposé que se trouve la meilleure solution des difficultés actuelles.

23 février 1845.

P. S. Pour les lignes dans des conditions tout à fait favorables, comme celles du Nord et du Midi, on pourrait appliquer le système du tableau n° 5 bis, dans lequel le *maximum* de la durée de concession est fixé à 46 ans 324 jours.

N° 5.

Concession à terme variable.

REVENU avant toutes retenues.	AMORTISSEMENT fixe.	AMORTISSEMENT additionnel (2).	RETENUE pour la réserve (3).	AMORTISSEMENT total.	REVENU NET pour l'Actionnaire.	DURÉE de la concession.
fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	
(1) 3 30 garantis.	0 30			0 30	3	81 ans 44 jours, maximum de la concession.
5 30	0 30	0 10	0 10	0 40	4 80	72 ans 44 jours.
7 30	0 30	0 20	0 20	0 50	6 60	65 ans 299 jours.
9 30	0 30	0 30	0 30	0 60	8 40	60 ans 222 jours.

Après 6 °/₀ ajoutés aux 3 fr. 30 c. garantis, doublement de l'annuité additionnel de l'amortissement, et après le chiffre de 50 centimes destiné à la réserve, report à l'amortissement de l'excédant.

Nota. La réserve ayant atteint le cinquième du fonds social, il ne serait plus fait de retenue que celle appartenant à l'amortissement.

REVENU avant toutes retenues.	AMORTISSEMENT fixe.	Produit du doublement de l'annuité.	RETENUE pour la réserve (3).	AMORTISSEMENT total.	REVENU NET pour l'Actionnaire.	DURÉE de la concession.
11 30	0 30	0 40 + 10 = 0 50	0 40	0 80	10 10	52 ans 137 jours.
13 30	0 30	0 50 + 20 = 0 70	0 50 maximum de la retenue pour la réserve.	1 »	11 80	46 ans 324 jours.
15 30	0 30	0 60 + 30 = 0 90	0 50 — 0 10 (Excédant à porter à l'amortissement)	1 30	13 50	40 ans 169 jours.
17 30	0 30	0 70 + 40 = 1 10	0 50 — 0 20 (Excédant à porter à l'amortissement)	1 60	15 20	35 ans 262 jours.
19 30	0 30	0 80 + 50 = 1 30	0 50 — 0 30 (Excédant à porter à l'amortissement)	1 90	16 90	32 ans 18 jours.
21 30	0 30	0 90 + 60 = 1 50	0 50 — 0 40 (Excédant à porter à l'amortissement)	2 20	18 60	29 ans 36 jours.

Nota. Ce Tableau suppose un revenu constamment et exactement le même, tandis qu'il est évident que les choses ne se passeront pas ainsi. Ce qui est certain, c'est que la durée de la concession sera réduite en raison des excédants de revenus au delà de 3 fr. 30 c. garantis, et que le terme final de la concession sera la conséquence de l'ensemble de ces excédants. Le Tableau qui précède ne pouvait donc être établi que sur des hypothèses, et il n'a d'autre but que de faire apprécier l'influence des excédants de produits sur la marche et l'accélération de l'amortissement, et sur la durée de la concession.

(1) Soit 10,000 fr. par kilomètre. Le produit des bonnes lignes est d'environ 25,000 fr. par kilomètre.
(2) Créé au moyen d'un prélèvement de 5 °/₀ sur l'excédant du produit garanti.
(3) Réserve pour parer aux éventualités de la garantie d'intérêt et aux réparations extraordinaires des chemins.

N° 5 bis.

Système de concession à terme variable avec garantie d'intérêt par l'État, applicable aux lignes dans les meilleures conditions.

3 p. °/₀ et 1 p. °/₀ d'amortissement, durée maximum de la concession 46 ans 324 jours.

Au delà de 8 p. °/₀ (1) amortissement compris, partage des produits,

9/10e pour la Compagnie,

1/10e pour l'Etat, à verser dans l'amortissement en accélération du terme de la concession.

Ainsi le produit étant

9 °/₀	l'amortissemt serait	1.10,	la concession	44 ans	184 j.,	le revenu net	7 90
10	id.	1.20,	—	42	137	id.	8 80
11	id.	1.30,	—	40	169	id.	9 70
12	id.	1.40,	—	38	267	id.	10 60
13	id.	1.50,	—	37	60	id.	11 50
14	id.	1.60,	—	35	262	id.	12 40
15	id.	1.70,	—	34	145	id.	13 30
16	id.	1.80,	—	33	66	id.	14 20

(1) Décomposition de ces 8 p. °/₀ :
- Intérêt ordinaire des capitaux, 4 p. °/₀
- Dividende industriel, 3 p. °/₀
- Amortissement du capital 1 °/₀

8 p. °/₀

N° 6.

Produit brut par kilomètre des Chemins de fer français et étrangers.

	DÉSIGNATION DES CHEMINS.	ÉTENDUE.	RECETTES BRUTES. 1843.	RECETTES BRUTES. 1844.	PRODUIT BRUT PAR KILOMÈTRE.
1	Paris à Saint-Germain.	20 k.		1,093,	54,660
2	Versailles R. D.......	24		1,447,431	60,309
3	Versailles R. G.......	17		859,214	50,542
4	Rouen..............	136		6,531,048	48,022
5	Orléans.............	122		5,401,358	44,270
6	Corbeil..............	31		1,165,328	37,600
7	Strasbourg à Bâle.....	140		2,408,934	17,206
8	Du Gard............	84		2,189,795	26,069
9	Mulhouse à Thann.....	19	173,833	—	9,149
10	Andrezieux à Roanne..	68	—	702,169	10,326
11	Saint-Étienne....	60	3,596,961	—	59,949
12	Angleterre (en 1842)..	2,181	110,880,000	—	50,839
13	Belgique.............	483	9,041,368	—	18,719
					487,660

13. Diviseur de 487,660, moyenne générale du produit brut, 37,512 fr. par kilomètre ou sensiblement le produit du chemin de Corbeil, 37,600 fr. par kilom.

N° 7.

Moyen administratif simple d'obvier aux inconvénients signalés par la proposition de M. le comte Daru, relative aux Souscriptions de Chemins de fer.

Sans créer un code de procédure tout entier, ni recourir au pouvoir législatif, il nous semble qu'il serait facile d'atteindre administrativement le but honorable que s'était proposé M. le comte Daru, en faisant sa proposition à la chambre des pairs, relative aux souscriptions d'actions de chemins de fer.

Il suffirait d'un arrêté ministériel d'après lequel aucune Compagnie de chemins de fer ne serait admise à l'adjudication ou à une concession directe, si elle n'avait déposé à la caisse des consignations, dans les dix jours de leur réception, les sommes ou valeurs perçues du public à titre de souscriptions, ou justifié de l'emploi de ces valeurs, et si elle avait délivré à ses souscripteurs des récépissés ou promesses d'actions négociables *avant l'adjudication ou la promulgation de la loi de concession.*

Le gouvernement, juge souverain des motifs d'admission ou d'exclusion d'une Compagnie, motifs dont il n'a à rendre compte à personne, pourrait facilement s'assurer de l'exécution de la première condition ; quant à la seconde, on pourrait s'en rapporter à l'intérêt des Compagnies qui courraient la chance d'être évincées, *pour trouver elles-mêmes* les moyens d'empêcher des négociations anticipées, qui deviendraient d'ailleurs pour ainsi dire impossibles, du moment que l'acheteur saurait que le fait même de son achat exposerait la Compagnie à une exclusion qui entraînerait la perte de la prime par lui payée.

La publication d'une décision ministérielle, comme celle que j'indique, aurait, dans ma conviction, pleine et entière efficacité pour obvier aux deux seuls inconvénients réels qui aient été signalés.

N° 8.

Question des Canaux de l'État.

Économie des lois de 1822 — pendant la 1re période, 20 ans. — Totalité des produits attribués à l'État (de 1845 à 1865)—pendant la 2e période, 40 ans.—Partage des produits entre l'État et les actions de jouissance (de 1865 à 1905).

Affermage pendant 60 *années, avec droit de résiliation par l'État après* 25 *années d'exploitation, à des conditions analogues à celles imposées au rachat des concessions de chemins de fer.*

Une proposition a été faite ayant pour objet l'affermage de plusieurs des canaux de 1822.

La Compagnie prendrait à sa charge :

Premièrement. —L'achèvement desdits canaux ;

Deuxièmement.—Leur mise en bonne et productive exploitation ;

Troisièmement.—L'extinction des actions de jouissance de ces canaux.

Puis, elle consentirait : 1° un abaissement raisonnable des tarifs de 1822; 2° le partage avec l'Etat des produits excédant l'intérêt à 5 p. °/o, et l'amortissement des capitaux engagés par elle.

En retour de tous ces avantages, qui n'entraîneraient aucune dépense pour le trésor, le gouvernement concéderait à la Compagnie une seule chose :

La moitié des produits pendant la première période de la concession, soit jusqu'en 1865 ; car, à partir de cette époque, d'après les contrats de 1822, il doit, pendant la seconde période, soit jusqu'en 1905, faire ce partage avec les actionnaires de jouissance, obligation de partage qui se trouverait éteinte dans le système proposé.

Le seul sacrifice demandé à l'Etat serait donc l'abandon pendant vingt ans de la moitié des produits. Or, dans la situation actuelle des choses, ces produits sont nuls ou à peu près nuls ; au reste, ce sacrifice, si c'en était un, serait bientôt plus que compensé par l'élévation successive des produits dus à l'industrie des fermiers, et *pendant la seconde période des quarante années* (période durant laquelle il aurait dû partager avec les actionnaires de jouissance) l'*Etat ne ferait aucun sacrifice : loin de là sa part de moitié porterait sur des produits plus importants* ; enfin, après l'expiration du bail, il rentrerait en possession pleine et entière de canaux en bon état et donnant des revenus considérables.

Voilà bien des motifs pour adopter la proposition dont toute l'économie repose sur une meilleure exploitation des canaux, si désirable d'ailleurs pour l'industrie, le commerce et l'agriculture.

N° 9.

Système de réduction du 5 p. 0/0.

Soit 120 millions de rentes 5 p. °/o, capital nominal... 2,400 millions.

CONVERTIS EN :

	72 millions	3 p. °/o au pair, capital nominal...		2,400	millions.
	Plus 24	—	4 p. °/o au pair, capital nominal...	600	id.
Réduction d'un 5e sur l'intérêt.	96 millions	—	Augmentation d'un quart du capital nominal..	600	id.
	24 millions	—	bénéfice sur l'intérêt.		

A DÉDUIRE :

6 millions	pour l'amortissement en 41 ans par voie de tirage au sort du 4 p. °/o créé au capital de...............	600	id.
Reste... 18 millions	— bénéfice net pendant 41 ans.		

Après cette période, l'amortissement du 4 p. °/₀ étant accompli, le bénéfice de l'opération s'augmenterait de l'extinction de cette dette, soit de 30 millions, et serait porté à 48 millions par an.

Maintenant, l'action de l'amortissement se faisant sur le 3 p. °/₀ émis au pair, en supposant une affectation annuelle de 80 millions opérant au taux moyen de 85, l'amortissement bénéficierait 12 millions par an, qui pourraient être employés à servir une annuité de 1/2 p. °/₀ un certain nombre d'années, pendant lesquelles la réduction de l'intérêt, pour le rentier, serait, par le fait, réduite à 1/2 p. °/₀.

En supposant que ce service d'annuités soit fait pendant dix années, après lesquelles l'amortissement rentrerait en possession du bénéfice des rachats au-dessous du pair, voici quelle serait la situation du rentier converti, *en capital réalisable à la Bourse;* pour CINQ FRANCS de rentes, il recevrait :

3 fr. de 3 p. °/₀ à 85, cours actuel	85 fr.
1 fr. de 4 p. °/₀ à 108, id.	27
Total..........	112 fr.
Si l'on ajoutait dix annuités de 50 c. valant aujourd'hui ensemble à 4 p. °/₀.	4 fr. 08 c.
Le RENTIER toucherait pour 5 fr. de rentes, en capital,	116 fr. 08 c.

En résumé, pour le rentier réduction du 5 p. °/₀ à 4 1/2 p. °/₀ pendant dix années, et, après cette période, à 4 p. °/₀ jusqu'à une réduction du 3 p. °/₀, c'est-à-dire jusqu'à une époque presque indéfinie.

Si le rentier voulait réaliser, et ne pas se soumettre à la réduction de l'intérêt, il retrouverait un capital presque égal au cours actuel. (116 fr. 08 c.)

Pour l'Etat la réduction de la dette serait faite d'un coup et à toujours pour ainsi dire; pendant quarante-un ans il recueillerait un bénéfice de 18 millions annuels, portés après cette période à 48 millions, somme énorme.

De plus, rachats de l'amortissement à bénéfice, après dix ans, de toute la différence du taux du rachat, au pair, prix de l'émission.

Comme on le voit, il est vrai de dire qu'en ménageant considérablement la position des rentiers, l'Etat ferait une magnifique opération dont le crédit public ferait seul tous les frais, et c'est ainsi que cette opération doit être faite pour qu'elle soit intelligente et mérite le concours des pouvoirs législatifs.

(Voir les développements de cette proposition, Lettre à un Député, 1842 pages 104 à 113.)

N° 10.

Nouvelles preuves à l'appui du mauvais vouloir de l'Administration pour l'Industrie.

Pour preuves à l'appui de l'esprit hostile de l'administration contre l'industrie, je citerai deux faits actuels et sous les yeux de tous :

Contrairement à toutes les décisions prises l'année dernière par tous les corps compétents, le gouvernement veut, cette année, faire partir le chemin de Lyon, non plus de Corbeil, mais de la rue Contrescarpe près du pont d'Austerlitz, sur la rive droite de la Seine.

Or, ce nouveau tracé de la première section du chemin, soit de Paris à Melun, coûtera 28 millions au lieu de 6 millions et ne produira pas un centime de plus.

Sur quoi l'administration s'appuie-t-elle pour justifier un revirement d'opinion aussi extraordinaire ? car, enfin, on ne change pas d'une année à l'autre, du blanc au noir, sans motif.

Le voici :

La majeure partie des 22 millions d'excédant auraient été payés l'année dernière par l'État et la ville de Paris ; dans le système actuel c'est la Compagnie de Lyon qui payera tout, c'est bien différent comme on le voit.

Et d'ailleurs, dit-on, quand viendra la fin de la concession, plus la Compagnie de Lyon aura dépensé, plus le gouvernement héritera d'un fort capital.

Raisonnement déplorable qui n'a pas même l'excuse de la cupidité. Car, si l'on impose une dépense improductive à une Compagnie, et ce serait tout à fait le cas pour la gare de la rive droite, laquelle coûtera de 10 à 12 millions, la Compagnie, évidemment, à moins d'être aveuglée par les primes espérées, s'en fera dédommager par un allongement de la concession; mais, à supposer que les folies de la concurrence l'empêchassent de faire un calcul aussi juste et aussi naturel, examinons si, plus tard, il y aurait avantage pour l'État à posséder une gare inutile, et si c'est véritablement un présent que lui ferait la Compagnie de Lyon. Nous disons hardiment, *non*.

En effet, un monument comme la gare projetée coûterait des sommes considérables à entretenir et exigerait pour la desservir un personnel très-coûteux.

Voilà ce que vaudrait à l'État l'héritage d'une gare séparée, inutile, qu'il devrait payer, d'ailleurs, à l'époque de la concession, par des équivalents quelconques.

C'est ici comme dans les questions de concurrence que l'administration favorise de tout son pouvoir (canaux contre chemins de fer, chemins de fer contre canaux, rivières contre canaux, chemins de fer entre eux, etc.) ; il semble que n'ayant pu empêcher l'industrie d'obtenir la préférence sur les ponts et chaussées, cette administration prenne à tâche de l'en punir et de lui susciter tous les embarras imaginables...

Comment expliquer autrement ce volte-face si extraordinaire qui n'est motivé

sur aucune circonstance nouvelle connue; car les prétendus inconvénients signalés dans l'Exposé des motifs de M. le ministre existaient probablement aussi quand, à quelques mois de là, le conseil municipal de Paris, la commission supérieure des chemins de fer, le conseil général des ponts et chaussées et le conseil des ministres étaient unanimes pour faire partir de Corbeil le chemin de fer de Lyon.....

Un autre fait plus concluant encore sur les dispositions du gouvernement envers l'industrie, c'est l'ordonnance illégale du 23 mars dernier, relative à la Compagnie des Quatre-Canaux, compagnie dont chacun a pu lire l'énergique protestation que je reproduis, au besoin, ici.

Compagnie des Quatre-Canaux.

Séance du 26 mars 1845.

« Le conseil d'administration de la Compagnie des Quatre-Canaux,

Après avoir pris connaissance de la lettre de M. le ministre des finances du 24 courant, et de l'ordonnance royale du 23 dito, qui y est jointe;

Attendu que, d'après l'article 13 de la charte, le roi ne peut jamais suspendre les lois ni dispenser de leur exécution;

Attendu que les emprunts, remplis par la Compagnie des Quatre-Canaux, sont l'objet des articles 3, 5, 6 et 7 de la loi du 14 août 1822, dont chacun contient ces mots:

« Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des « soumissionnaires, stipulées dans le cahier des charges par eux souscrit le 4 avril « 1822, *recevront leur pleine et entière exécution*, » formule qui est encore journellement employée dans les lois qui règlent les rapports de l'intérêt privé avec l'Etat pour des entreprises de chemins de fer ou autres;

Attendu que l'article 11 du cahier des charges ci-dessus rappelé, porte:

« Le tarif des droits de péage annexé au présent cahier des charges, et signé par « les soumissionnaires, ne pourra être modifié *que du consentement mutuel du gou-« vernement et de la Compagnie.* »

Attendu que, depuis l'ouverture de la navigation, les modifications faites au tarif légal l'ont été constamment, d'un consentement mutuel entre le gouvernement et la Compagnie, mais toujours à titre provisoire et pour des termes limités;

Attendu qu'en réponse à la demande d'une nouvelle prorogation de ces modifications, la Compagnie, déterminée par les motifs les plus légitimes, a, sous la date du 24 janvier dernier, refusé d'y donner son adhésion;

Attendu que l'ordonnance royale du 23 mars courant proroge indéfiniment le tarif provisoire, nonobstant le refus de la Compagnie;

Par ces motifs,

Le conseil d'administration, au nom de la Compagnie, *proteste* contre ladite ordonnance comme illégale et contraire à la Charte, requiert M. le ministre des fi-

nances de la rapporter immédiatement, à défaut de quoi, le conseil déclare qu'il usera de tous les moyens de droit pour la faire annuler. »

Le gouvernement, comme on le voit, contrairement aux stipulations expresses du contrat, a abaissé violemment de moitié les tarifs de la Compagnie.

Cet acte extra légal, ce véritable coup d'État a été suffisamment critiqué, assez vivement attaqué devant la chambre des pairs pour que je m'abstienne de le combattre ici ; seulement je demanderais comment un tel manquement à la foi jurée a pu être commis juste au moment où l'on fait appel à l'esprit d'association pour des entreprises colossales ; comment l'on n'a pas compris qu'en agissant de la sorte on éloignerait inévitablement de ces entreprises tous les hommes sérieux qu'il faudrait y attirer, car ces hommes sérieux savent qu'il n'y a de sécurité pour personne dans un pays où un contrat sanctionné par la loi peut impunément être lacéré et mis à néant ; or, c'est ce qui a été fait le 23 mars 1845.

En résumé, le gouvernement, que tant de motifs devraient pousser vers le plus large développement possible des travaux publics, ne s'est pas montré animé envers les Compagnies concessionnaires des grandes entreprises d'utilité générale de cet esprit de bienveillance, de haute protection et d'encouragement qui aiderait si puissamment au développement progressif et régulier de l'association industrielle.

C'est un tort véritable, une faute politique grave, car, assis sur de solides fondements et placé sous le patronage d'hommes à la hauteur de leur mission, l'esprit d'association, appliqué aux travaux publics, pourrait en peu d'années métamorphoser la France industrielle, et créer pour elle toutes les merveilles qu'on admire dans d'autres contrées où, il faut bien le dire, il n'existe pas d'administration des ponts et chaussées.

Est-ce à dire que cette administration n'ait jamais rien fait de bien et surtout qu'elle ne puisse pas rendre de grands services au pays, si elle le voulait? Non assurément.

Mais il faudrait qu'elle renonçât à ses vieux préjugés ; qu'elle réformât ses fausses doctrines économiques ; en un mot, qu'elle voulût être de son temps et consentît à ne pas rester plus longtemps en complet désaccord avec les progrès accomplis depuis dix ans autour d'elle, sans elle et, pour ainsi dire, malgré elle.

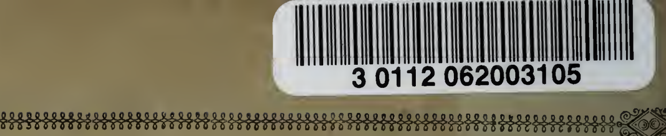
Alors, l'administration des ponts et chaussées, riche de tant d'hommes éminents, pourrait rendre d'immenses services au pays et mériter la reconnaissance publique.

Mais cette administration le voudra-t-elle? et, à défaut, le gouvernement dont le devoir serait d'agir, osera-t-il lui imposer sa volonté?

Je voudrais le croire et l'espérer ; malheureusement, je ne le crois ni ne l'espère.

25 mai 1845.

Paris. — Imprimerie de PAUL DUPONT,
rue de Grenelle-St-Honoré, 55.


3 0112 062003105

